



LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 8 (80)

Poznań, 11 maja 1927.

Tom V

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95/96.

TREŚĆ NUMERU: B. O. — wstępny :- St. Działowski — Pierwszy polski przelot awjonetką :- Nowy zastęp mechaników lotniczych zasilił kadry personelu lotniczego :- Silniki płatowców sportowych :- Zwyczajne ogólne Zgromadzenie komitetu wojewódzkiego L. O. P. P. w Wilnie :- Przegląd prasy :- J. Niwiński — Skrzydła miłości — powieść :- Dział Urzędowy :- Kronika.

B. O.

Każdy czytający uważnie kronikę pism lotniczych zauważy z łatwością, że o ile kronika zagraniczna obfituje w wiadomości o całym szeregu rekordów, o tyle Polska swoimi rekordami poszczycić się nie może. Sądzić by wypadało, że winę należy przypisać pilotom, którzy nie starają się ustalić rekordów w tej nowej, a jednak tak rozwiniętej dziedzinie.

Tak jednak nie jest. Piloci polscy niejednokrotnie ustalają niepowszednie rekordy (kpt. pilot Orliński, Stachoń, Dmoszyński), lecz rekordów tych nikt nie notuje, bo instytucja do tego powołana śpi dotychczas snem sprawiedliwych, którego nie zdoła zmącić nawet najpotężniejszy huk „Jupitera” 450 konnego.

Nie jest to jednak jedyną przyczyną. By ustanowić rekordy — nie mówię o rajdach — należy tworzyć konkursy, a by tworzyć konkursy należy przewidzieć nagrody. Cała zagranica zrozumiała od dawna, jak potężnym czynnikiem propagandy wewnętrznej i zewnętrznej są zawody lotnicze. Nieomal w każdym numerze „Lotnika” znajdujemy w kronice wzmianki o odbytych konkursach lub o zdobyciu nagrody. Coupe Zénith, Coppa d'Italia, Puchar Schneidera, Puchar Gordon-Benneta, Puchar króla W. Brytanji, Puchar Prezydenta Massaryka, Lenina i t. d. tak liczny szereg, że zająłby kilka kolumn „Lotnika”. Jak widzimy udzielają nagrody: rządy, wybitne osobistości, przemysł. Czy naprawdę w Polsce nie jesteśmy w stanie zdobyć się chociaż na jedne poważne i dobrze zorganizowane zawody płatowców, szybowców i modeli? Mówiąc o modelach nie można nie zauważyć, że sport modelarski traktuje się po macoszemu. W związkach sportu tego w Niemczech, Rosji itd. poświęcają czas swój liczni wybitni profesorowie politechnik, ludzie nauki. W Polsce uważa się modelarstwo za zabawkę, lepszą może jak inna. Wyrobień sportowy jest konieczny, a godziwy i myślący sport modelarski winien być otoczony opieką. Z niego to powstaje sport szybowcowy, dalej awjonetka, a jako rezultat szereg pilotów dla kraju, zdolnych w razie niebezpieczeństwa do obrony, obeznanych z nowym żywiołem, ludzi dzielnych, opalonych przez wichry górnych warstw atmosfery. Niemcy i Rosja drogą tą kroczą od szeregu lat — my nie, bo my mamy czas. Nie zaczniemy tylko zapóźno!

Pierwszy polski przelot awjonetką.

Od chwili, gdy rozpocząłem na dobre budować moją awionetkę, moim marzeniem było samemu na niej latać. O lataniu na razie myśleć nie mogłem, zajęty pracą, myśleć bowiem o budowie i szkoleniu się na pilota nie podobna.

W pamiętny dla mnie dzień (1. II. 1926), kiedy sierż. pilot Muślewski dokonał lotu próbnego, postanowiłem sobie nie zaniechać moich dążeń.

Po załatwieniu formalności z przyjęciem na ucznia - pilota rozpocząłem dnia 13. IV. 26. szkolenie. Dzięki wysiłkom Pp. Instruktorów Szkoły pilotów w Bydgoszczy ukończyłem kurs dnia 13. X. 1926. Podczas szkolenia robiłem poprawki przy mojej awionetce według wskazówek p. J. Muślewskiego, który odbył kilka lotów na niej.

wego dziwnie mi się odbija w słuchu w porównaniu do 12-tu cylindrów... po drugim wirażu znalazłem się nad miastem... sam do siebie z radości się śmiejąc... już się trochę oswoiłem... zaczynam śmielej reagować... i po 20 minutowym locie, zamykając gaz, zabrałem się do lądowania... samolot głucho płynie... niema świstu, to nie Potez... nie latałem jeszcze na jednopłacie, dziwnie mi się wydaje... widzę koła... lekkie pociągnięcie drążka, samolot tracąc szybkość, lekko ląduje!

Od tej chwili nie miałem możliwości latać na mej awionetce, gdyż zostałem przeniesiony do Gł. p. lot. w Warszawie a później do 2-go Pułku lotniczego w Krakowie.

Postanowiłem odbyć pierwszy przelot na samolocie sportowym, wymagało to dłuższego przygotowania. Uzyskując dwutygodniowy



*Awjonetka Braci
Działowskich.*

Widok z przodu!

Po otrzymaniu dyplomu i oznaki pilota dnia 20. XI. 26 r. mój pierwszy lot jako pilota wykonałem na własnym samolocie! Wsiadając do samolotu, nic przedtem nikomu nie mówiąc, myślałem: spełniło się moje marzenie!... i z biciem serca i dużą emocją pociągnąłem za rączkę od gazy, po krótkim wystartowaniu odczułem różnicę w lataniu na typach szkolnych! Pomyślałem: to nie Potez. Samolot czuły w sterach, lecę w prostym kierunku, staram się jak najspokojniej opanować go i mając wysokość około stu metrów, wkładam w wiraż... samolot ślicznie zawraca... czuję, że mi przepada... przeciągnąłem... podusiłem, rzuciłem okiem na licznik obrotów... 1200, szybkościomierz... 90—95, takt silnika dwucylindro-

urlop, wziąłem się do pracy... na przelot trzeba wziąć większą ilość benzyny i oliwy, więc na miejscu pasażera wbudowałem dodatkowy zbiornik benzyny a oliwny powiększyłem. sprawdziłem cały samolot dokładnie... i czekałem na pogodę.

Na podstawie komisijnego badania awionetki uzyskałem zezwolenie na przelot, równocześnie otrzymałem zawiadomienie, iż mogę brać udział w wystawie lotniczej, mającej się odbyć w Warszawie w maju 1927 r.

Dnia 25. IV. br. przy względnej pogodzie, lecz niekorzystnym wietrze (południowy) wystartowałem o godzinie szóstej rano, po okrążeniu lotniska i nabraniu odpowiedniej wysokości wziąłem kierunek na Warszawę. Przy

tak niekorzystnym wietrze po dłuższym locie postanowiłem lądować w Toruniu... chciałem tam czekać lepszej pogody. Pomyślałem: jest przecież w 4 Pułku lotn. współkonstruktor tejże awionetki... mój brat Mieczysław (służy jako szeregowiec — pełniąc funkcje mechanika), muszę się mu zaprezentować jak latam na naszej maszynie, widzę z daleka Toruń... rzuciłem okiem i widzę lotnisko, spojrzałem na zegarek... 6,25, silnik równo pracuje, świece, które wykonała specjalnie na ten przelot firma Wagner w Warszawie, nie przestają palić... Lotnisko, mam wysokość 700 metrów (na wszelki przypadek) zamykam gaz, obniżyłem się do 50—100 metr., żołnierze słysząc dziwny takt silnika, wybiegają z koszar, widzę... ktoś ustawia wskaźnik wiatru, to mój brat pośpieszył, bym czasem nie zboczył, wziąłem kierunek lądowania, zamknąłem gaz i o godz. 6,34 wylądowałem. Brat podbiega, widzę jego radość, gdy mnie zobaczył, nie wierzył, że to ja,

i start! Po nabraniu wysokości przecinam Wisłę na prawo w kierunku na Nieszawę... Wiatr tylni - boczny, około 7 m/sek., nad lasem dostaje silne podmuchy, wtem widzę ciemną chmurę, widzę, że muszę z mej 800 m wysokości zrezygnować... obniżam się, bacząc na Wisłę... i wpadłem w silną ulewę. Silny wiatr z deszczem rzuca samolotem, dodałem gazu... i pikuję szybkością 150 km, by prędzej przez tą chmurę się przebić. Spojrzałem na wysokościomierz, zaledwie 100 metrów. Po deszczu następuje śnieżycza. Nic nie widzę, pikuję dalej... i znalazłem się w korycie Wisły około 20 m nad powierzchnią wody. By nie zbłądzić trzymam się Wisły... Ale co będzie, gdy silnik wysadzi? najwyżej dociągnę do brzegu i kraksa!... Sypie mi się do samolotu grad. Pomyślałem: tego jeszcze było brak!... Mijam Nieszawę, 20 metrowa wysokość nie bardzo mi na rękę. Wiatr chce gwałtem samolot przewrócić, reaguję jak mogę. Silnik jakgdyby mi

Awionetka Braci Działowskich.

Widok $\frac{3}{4}$ od tyłu.



opowiadaniom nie było końca, koło samolotu cały 4 Pułk... w końcu awionetka zajęła miejsce w hangarze „gościennym“. Postanowiłem w tym dniu spocząć, bratu mój lot i cel wytłomaczyć i zbadać samolot.

Dnia 26. IV. silny wiatr z deszczem zmusił mnie do ciepłego oczekiwania dnia następnego.

Dnia 27. IV. około godziny piątej budzi mnie mój brat, oznajmiając mi, że mam pogodę i wiatr korzystny. Zerwałem się i już w myśli widzę jak lecę... By mieć coś w żołądku, napiłem się żołnierskiej kawy. Siadam w samolot. Brat kręci śmigło. Kontakt! mała próba silnika... Pożegnałem się z bratem

chciał dodać otuchy przybrał na obrotach... Robi się jaśniej. Nabieram 200 metrów, wydostałem się z koryta Wisły, widzę Płock... mam zamiar lądować, by gdzieś w lesie nie siedzieć. Spojrzałem na zegarek... 6,45, zdumiałem! połowa drogi! — Nie ląduję, pomyślałem, a nuż wpadnę w jaką bruzdę. Boję się myśleć o Warszawie! nie dolece... lecę dalej... na przełaj, kierunek Wyszogród... Samolotem rzuca niemożliwie i o zgrozo! ta sama historia! deszcz! ciemna chmura... i znów znalazłem się w naszej kochanej Wiśle, płynącej do morza... Staram się utrzymać jak najwyżej... Ponad 50 m nie mogę, widzę... Nowy Dwór! parę minut po siódmej. Myślę sobie: rozbić

się, to przynajmniej w Warszawie! a nie na odludnych polach! Gdy minąłem Nowy Dwór, zaczęło się wypogadzać! wzbiłem się na 400 m, zaczynam szukać Warszawy... ani śladu! zaczyna się ukradkiem pokazywać i słońce... Jestem 600 m (na wszelki wypadek!). Nareszcie widzę Warszawę...! Silnik jakgdyby się razem zemną uparł, by dotrzeć do celu! coraz bliżej... i znalazłem się nad lotniskiem!!

Dymy z kominów fabrycznych płynące, są falowate, będzie źle z lądowaniem... Zamykam gaz... Jestem na 100 m, — rzuca niemiłosiernie... lotnisko rozmoknięte, widać gęsto białe plamy... na lotnisku pusto — nikt nie lata. Ładuję z miasta... dla wszelkiej pewności daję mały gaz... kilka silnych podmuchów chce mi samolot przewrócić... daję pełen gaz... i podchodzę jeszcze raz. Tym razem idzie lepiej... wylądowałem!! godzina 7,34. — Ugrzązłem w błocie, biegna żołnierze, brodzac w wodzie i

przy ich pomocy znalazłem się przed hangarem.

Koło samolotu zbiegowisko... jest i fotograf... i z „Kurjera Czerwonego“ przedstawiciel... pytań nie ma końca. Teraz dopiero czuję, że mi było zimno... zapaliłem papierosa i z dumą spojrzałem na moją awionetkę, która zdała egzamin zdolności do lotu, na której teraz czuję i będę się czuł pewny, która mi daje to zadowolenie, że ja a nie kto inny na niej wykonałem pierwszy polski przelot na samolocie sportowym... i polskiej konstrukcji!

Emocja, jakiej doznałem, jest nie do opisania... a kto chce się przekonać, czym jest lotnictwo sportowe i jaki śliczny sport lotniczy, ten niech idzie w moje ślady.

Stanisław Działowski,

Sierż.-pilot 2 Pułku lotniczego
Kraków—Rakowice.

Nowy zastęp mechaników lotniczych zasilił kadry personelu lotniczego.

W dniu 3 kwietnia 1927 r. o godzinie 11 w sali konferencyjnej C. T. R. w Warszawie odbyła się uroczystość wręczenia świadectw absolwentom Kursu Pomocniczych Mechaników Lotniczych, zorganizowanego przez Warszawski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. i zatwierdzonego przez Ministerstwo W. R. i O. P., przy współudziale Dep. IV. Lotn. M. S. Wojsk. i Dowództwa 1 pułku lotniczego.

W uroczystości wzięli udział przedstawiciele władz wojskowych, przemysłu lotniczego, Polskiej Linii Lotniczej „Aerolot“, Wojewódzkiego oddziału T. O. P., Ligi Obrony Powietrznej Państwa: Zarządu Głównego, Dyrekcyjnego Komitetu Kolejowego, Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego, przedstawiciele prasy, oraz ciało pedagogiczne Kursu, licznie zebrani absolwenci i nowi słuchacze Kursu.

Po krótkim zagajeniu uroczystości przez Prezesa Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., p. Franciszka Godlewskiego, zabrał głos Kierownik Kursu porucznik H. Gizaczyński, odcytując szczegółowe sprawozdanie z przebiegu i wyniku prac na 1-szym Kursie. Następnie rozdano absolwentom świadectwa, utrzymane w pięknej formie oraz książeczki z wykazem przesłuchanych wykładów, przerobionych ćwiczeń praktycznych i opracowanych tematów piśmiennych. (Pomysł takiej książeczki przyjąć należy z uznaniem. Jest to inowacja bardzo rozsądna, szczególnie jeżeli chodzi o szkolnictwo czysto zawodowe).

Po dokonaniu aktu wręczenia świadectw przemówił do absolwentów w imieniu Szefa Dep. IV. Lotn. M. S. Wojsk. kpt. Jałowiecki, witając ich jako nowe siły fachowe lotnictwa. Na zakończenie prymus Kursu p. Edward Czyżewski dziękował w imieniu kolegów Komitetowi Wojewódzkiemu za otrzymanie bezpłatnie fachowej wiedzy lotniczej, a wykładowcom za poniesione trudy w tej dziedzinie pracy.

Przedłożone sprawozdanie przez Kierownika Kursu podajemy w streszczeniu.

Kurs Pomocniczych Mechaników Lotniczych, pierwszy w kraju, powstał w kwietniu 1926 r. Myśl powołania do życia tego rodzaju fachowej placówki poddał Komitetowi Wojewódzkiemu mjr.-obserwator Stefan Sznuć, były referent Żeglugi Cywilnej przy Dep. IV. Lotn. M. S. Wojsk. Zarząd Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego z uznaniem przychylił się do projektu majora Sznuć, a dzięki energii ówczesnego prezesa Komitetu p. Wojewody Zygmunta Beczkowicza projekt zorganizowania Kursu szybko został zrealizowany.

Władze wojskowe odniosły się do poczyznań Komitetu nader życzliwie i zaofiarowały duże poparcie. Dowódca ówczesny 1-go pułku lotniczego płk.-pilot Antoni Buckiewicz udzielił lokalu Pułkowej Szkoły Obsługi i wszelkich pomocy szkolnych, niezbędnych dla dokładnego przeprowadzenia nauki o silnikach, płatowcach i fizyki.

Program nauk oraz Statut Kursu zostały zatwierdzone przez Ministerstwo W. R. i O. P. pismem z dnia 22. V. 26 r. Nr. III. DR. 5200/26. a nazwę Kursu i zezwolenie na prowadzenie Kursu drugiego zatwierdziło Ministerstwo pismem z dnia 8. II. 1927 r. Nr. III. T. 3/659/27.

Prace na pierwszym kursie rozpoczęto dnia 27 kwietnia 1926 r., a zakończono 15-go stycznia 1927 r. W okresie letnim przerwano zajęcia na 2 tygodniowe ferie. Czyli całość programu prac na Kursie przerobiono w ciągu 8 miesięcy.

Wykłady i zajęcia praktyczne odbywały się codziennie w godzinach od 17 do 21.

Nauka na Kursie była zupełnie bezpłatną, słuchacze otrzymywali również materiały piśmienne.

Całkowity koszt wyszkolenia w sumie 15 114 zł pokrył Warszawski Komitet Wojewódzki.

Dokładając wszelkich starań, ażeby wysygnowane pieniądze, zebrane z ofiar i składek społecznych, były właściwie i celowo zużyte, Komitet Wojewódzki zaprosił na wykładowców wytrawnych pedagogów-fachowców.

Wykładowcami na Kursie byli:

1. Inżynier Polesław Zalewski — wykładał naukę o silnikach, oraz prowadził zajęcia warsztatowe i zajęcia praktyczne z dziedziny silników.
2. Kpt.-inż. Brodowski — wykładał budowę płatowców, teorię lotu oraz prowadził zajęcia praktyczne z dziedziny obsługi i budowy płatowców.
3. Kpt.-inż. Biesiekierski — wykładał matematykę.
4. Kpt. Przedborski — wykładał fizykę.

5. Kpt. Ostrowski — wykładał rysunki techniczne i technologię materiałów lotniczych. Instruktorami zajęć praktycznych z dziedziny nauki o silnikach byli:

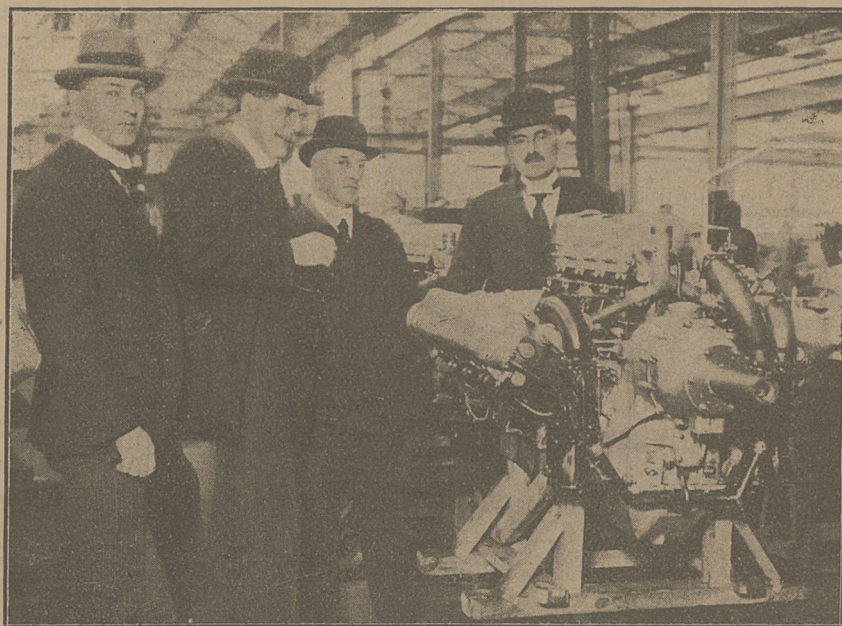
1. Starszy majster wojskowy Kobus;
 2. Starszy majster wojskowy Gerlicki;—
 3. Majster wojskowy Dworak;
- z dziedziny budowy płatowców:
1. Starszy majster wojsk. Figlak;
 2. Starszy majster wojsk. Skibiński
 3. Starszy majster wojsk. Harwaziński;
 4. Starszy majster wojsk. Hołubiec.

Na kurs przyjęto 35 słuchaczy z pośród 160 zgłaszających się. Ze względu na specjalny charakter pracy, na kurs zostali przyjęci absolwenci szkół: 1 i 2 Miejskiej Rzemieślniczej, Państwowej Rzemieślniczej, Technicznej Kolejowej, Szkoły Rzemieślniczej Stowarzyszenia Mechaników Polskich z Ameryki w Pruszkowie. Program prac na Kursie, poza przedmiotami specjalnymi, jak nauka o silnikach, budowa płatowców i teoria lotu oraz technologia materiałów lotniczych, obejmował przedmioty ogólnokształcące, a pomocne dla należytego opanowania nauk ściśle fachowych. Do pomienionych przedmiotów zaliczono matematykę, fizykę i rysunki techniczne.

Oprócz wykładów z przedmiotów wyżej wymienionych słuchacze zapoznali się na zajęciach praktycznych z budową, montażem i demontażem silników, typów używanych w Polsce, oraz z obsługą, budową, regulacją, zbiórką i rozbiórką płatowców.

Zwiedzili fabrykę śmigieł na Bielanach, fabrykę śrub Wagnera, wszystkie działy Centralnych Warsztatów Lotniczych, fabrykę

Władze lotnictwa angielskiego oglądają w fabryce Napier silnik nowej serii.



„Wulkanit“ oraz hamownie i remont silników w fabryce „Skoda“.

Podlegali częstym repetycjom z przedmiotów specjalnych oraz wypracowaniom piśmiennym.

Ogólnie zestawiając czas dokonanej pracy na Kursie, na poszczególne przedmioty wypadło:

1. na naukę o silnikach wraz z zajęciami praktycznymi — 307 godzin;
2. na naukę o budowie płatowców wraz z zajęciami praktycznymi — 223 godz.;
3. na fizykę — 59 godzin;
4. na matematykę — 72 godziny;
5. na technologię materiałów lotniczych i rysunki techniczne — 130 godzin.

Po ośmiu miesiącach pracy przystąpiono do przeprowadzenia ostatecznych egzaminów z dwóch zasadniczych przedmiotów: z nauki o silnikach oraz budowy płatowców. Egzamin z pozostałych przedmiotów, wykładanych na Kursie, odbyły się w ciągu roku szkolnego.

Do egzaminów zostało dopuszczonych 30 słuchaczy.

W dniach 17, 18 i 19 stycznia 1927 r. odbył się egzamin z nauki o budowie płatowców i teorii lotu.

W skład Komisji egzaminacyjnej weszli: 1. przewodniczący inż. Filipowski, delegat Ministerstwa Komunikacji, członkowie: 2. inż. Kowalewski, delegat Ministerstwa W. R. i O. P., 3. prezes komitetu p. Fr. Godlewski, 4 inż. Brodowski, 5. inż. B. Zalewski, 6. por. Gizaczyński i 7. Dyrektor Komitetu St. Pawłowski.

Dnia 26 stycznia 1927 r. odbył się egzamin piśmienny z nauki o silnikach w obecności wykładowcy inż. B. Zalewskiego oraz por. Gizaczyńskiego.

Słuchaczom zadano trzy tematy do opracowania:

- I. Kwestia typu silnika dużej mocy.
- II. Obliczyć moc silnika, gdy:
 - a) sprzężona z nim prądnicą daje 220 V 312 A.;
 - b) na hamulcu Pronyego ramie = 1,432 m., $P = 100$ kg., $n = 2000$;
 - c) gdy $V = 15,1$, $P = 9$ atm., $N = 200$, $n = 0,85$;
 - d) gdy $D = 0,12$, $S = 0,15$, $n = 1600$, $K = 7,5$, $i = 12$;
 - e) gdy $N = 379$ MK, $b = 650$ m/m, $t = -13^{\circ}$ C.
- III. Wypełnić tablicę porównawczą silników.

W dniach 29 i 31 stycznia br. oraz 3 i 5 lutego br. odbył się egzamin ustny z nauki o silnikach.

W skład Komisji egzaminacyjnej weszli: 1. przewodniczący ppłk. Tłuchowski, delegat Dep. IV. M. S. Wojsk., członkowie: 2. inż. Ko-

walewski, delegat Ministerstwa W. R. i O. P., 3. prezes Komitetu Fr. Godlewski, 4. inż. B. Zalewski, 5. por. Gizaczyński i Dyrektor Komitetu St. Pawłowski.

Z 30 uczniów dopuszczonych do egzaminów, zdało ostatecznie 26.

Warszawski Komitet Wojewódzki oraz Rada Pedagogiczna Kursu, wychodząc z założenia, że danie wiedzy fachowej słuchaczom Kursu, nie rozwiązuje kwestji przygotowania kadr mechaników lotniczych, poszli w swych zamierzeniach dalej. Wystarano się dla absolwentów Kursu o płatne praktyki w wytwórniach lotniczych.

W rezultacie widzimy dziś wychowanków Kursu jako praktykantów płatnych w fabryce „Skoda“, w „Autoremoncie“ i „Aerolocie“.

Zachęcony dobrymi wynikami pracy, przeprowadzonej na pierwszym Kursie Pomocniczych Mechaników Lotniczych, Komitet Wojewódzki w dniu rozdania świadectw absolwentom pierwszego Kursu, zainaugurował otwarcie drugiego podobnego Kursu.

Na drugi Kurs uczeszcza 45 słuchaczy. Są to przeważnie absolwenci szkół rzemieślniczych, względnie absolwenci szkół powszechnych, którzy mogli się wykazać conajmniej 3-letnią praktyką rzemieślniczą.

Ograniczone normy w przyjęciu są zgodne z wydanym zarządzeniem Ministerstwa W. R. i O. P., które mając pieczę nad Kursami, widzi w nich placówkę czysto specjalną.

Praca na Kursie odbywa się tak jak i dawniej w lokalu Pułkowej Szkoły Obsługi w godzinach wieczornych. Obecny Dowódca 1 pułku lotniczego płk. Senderek przychodzi zawsze z pomocą Komitetowi w miarę możliwości i jeżeli zajdzie tego potrzeba.

Skład personelu nauczycielskiego na drugim Kursie prawie ten sam. Zmiany zaszły tylko na stanowiskach wykładowców z fizyki, matematyki, technologii materiałów lotniczych i rysunków. Treścią zmiany jest to, że przedmioty: fizykę i naukę o silnikach prowadzi inż. B. Zalewski, technologię materiałów lotniczych i naukę o budowie płatowców oraz teorię lotu prowadzi inż. Brodowski, rysunki techniczne — inż. Olszewski, matematykę — kpt. Babczyński.

Ze względu na rozszerzenie programu II. Kurs został przedłużony do 10 miesięcy.

W związku z tem i preliminarz budżetowy Kursu podwyższono do sumy 10 500 zł.

Nauka na drugim Kursie tak samo bezpłatna, całkowity koszt wyszkolenia pokrywa Komitet Wojewódzki.

Z 26 absolwentów I-go Kursu, niżej według lokat wymienionych, pierwszych dwóch ukończyło Kurs z pierwszą lokatą:

1. Kazimierz Majchert 1/26, 2. Edward Czyżewski 1/26, 3. Bronisław Ruchowski 2/26, 4. Władysław Słomiński 2/26, 5. Antoni Rak 4/26, 6. Jerzy Wolański 5/26, 7. Stanisław Malendowicz 6/26, 8. Ignacy Śniecikowski 7/26, 9. Henryk Szmagier 8/26, 10. Mieczysław Przepiórkiewicz 9/26, 11. Bohdan Grzeszczak 10/26, 12. Andrzej Łukaszewicz 11/26, 13. Piotr Kościelniak 12/26, 14. Marcin Kobiś 13/26, 15. Ro-

man Wilański 14/26, 16. Zygmunt Wucyn 15/26, 17. Witold Biernacki 16/26, 18. Henryk Kowalewski 17/26, 19. Mieczysław Ławcewicz 18/26, 20. Feliks Charlak 19/26, 21. Kazimierz Zieliński 20/26, 22. Andrzej Pierowicz 21/26, 23. Stanisław Szybiński 22/26, 24. Antoni Malinowski 23/26, 25. Wacław Zawislak 24/26, 26. Władysław Żołnowski 25/26.

DZIAŁ URZĘDOWY

Komisji technicznej Z. L. P.

Liczby z prawej strony oznaczają: pierwsza — numer komunikatu, druga — numer „Lotnika“, trzecia — tom. W komunikatach oznacza się: N — północ, S — południe, E — wschód, W — zachód.

POLSKA.

Ważna inowacja w warszawskim porcie lotniczym. Dla podniesienia regularności podróży powietrznych i lepszej orientacji lotników Ministerstwo Komunikacji w ostatnich dniach wprowadziło w warszawskim porcie lotniczym wielce pożądaną inowację. Inowacją są dwie olbrzymie mapy, na których chorągiewki porozmieszczane w różnych punktach wskazują panujące w danych miastach warunki atmosferyczne.

Jedna z map wskazuje szybkość wiatru w metrach na sekundę i wysokość chmur, druga zaś stan pogody, z wyszczególnieniem stopnia zachmurzenia, pola widzenia, mgły, deszczu itd. Lotnik zatem przed podróżą, przeglądając mapę, może doskonale zorientować się o panującej na jego drodze pogodzie i przeszkodach, gdyż urzędnik Ministerstwa Komunikacji na mapach wyszczególnia wszystkie daty, które mu podają telefonicznie, względnie przez radio - stacje meteorologiczne poszczególnych miast, bezpośrednio przed odlotem samolotu.

Stacje meteorologiczne, obsługujące żegludę powietrzną, rozmieszczone są:

1. na szlaku Warszawa—Kraków: Warszawa, Grójec, Kielce, Miechów, Kraków;

2. na szlaku Warszawa—Łódź: Warszawa, Skierniewice, Łódź; ;

3. na szlaku Warszawa—Lwów: Warszawa, Dęblin, Lublin, Rawa Ruska, Lwów;

4. na szlaku Kraków—Lwów: Kraków, Tarnów, Rzeszów, Przemyśl, Lwów;

5. na szlaku Warszawa—Poznań: Warszawa, Skierniewice, Ostrów, Poznań;

6. na szlaku Warszawa—Gdańsk: Warszawa, Skierniewice, Sierpiec, Grudziądz, Gdańsk;

7. na szlaku Kraków—Wiedeń: Kraków, Bielsko, Cieszyń, Bohumin, Nowy Icin, Prerow, Sv. Hostyń, Uh. Hradište, Hohenau, Wien. Zaznaczyć należy, że powyższe stacje podają daty meteorologiczne nie tylko bezpośrednio przed odlotem samolotów, ale i później skoro warunki atmosferyczne się zmieniają.

Inowację tę należy powitać z wielkim uznaniem, gdyż oddawać będzie ona wprost nieocenione usługi naszej żegludze powietrznej.

Zwyczajne ogólne Zgromadzenie komitetu wojewódzkiego L. O. P. P. w Wilnie.

Dnia 3. 4. br. o godz. 11 w lokalu Spółdzielczego Banku Ludowego w Wilnie odbyło się Zwyczajne Ogólne Zgromadzenie Komitetu Wojewódzkiego Wileńskiego LOPP. Delegatów z Komitetów Powiatowych i Komitetów działających na prawach Komitetów Powiatowych przybyło ośmiu. Poza tem na sali obecni byli: p. wicewojewoda O. Malinowski, człon-

kowie Rady Nadzorczej, Komisji Rewizyjnej i Zarządu Komitetu.

Zebrań zagaił p. prezes Zarządu St. Białas prosząc na przewodniczącego p. prezesa A. Szczepkowskiego, który ze swej strony powołał na asesora pp. prof. A. Parczewskiego, Kazimierza Świąteckiego i ks. posła I. Olśzańskiego, na sekretarza p. inż. Budkiewicza.

Silniki dla płatowców sportowych.

S I L N I K	K R A J	Ilość cylin- drów	Pojem- ność cm ³	MK	Obr. min.	Waga kg.	Kg./MK	MK na 1 litr
Walis M. 8	Polska	2	07,0	22	3.500	18	0,818	34,9
Armstrong-Siddeley Genet	Anglja	5	3,92	70	1.850	76	1,09	17,9
Armstrong-Siddeley Mongoose		5	8,85	125	1.620	154	1,23	14,1
Bristol Cherub III		2	1,23	33	2.900	45,4	1,38	26,9
A. B. C. Scorpion II		2	1,50	37	2.500	48	1,29	24,7
Blackburne Thrush		3	1,50	30	2.500	60	2,00	20,0
A. D. C. Cirrus		4	4,50	60	1.800	127	2,12	13,3
Bristol Lucifer		3	8,0	130	1.700	150	1,15	16,3
Walter N-Z	Czechosłowacja	5	5,20	60	1.400	102	1,70	11,5
Walter		7	7,27	85	1.400	125	1,47	11,7
Walter		9	9,35	110	1.400	152	1,38	11,8
Salmonson A. D. 9	Francia	9	2,97	40	2.000	75	1,77	13,5
Salmonson A. D. 6		6	1,99	25	1.800	62	2,48	12,6
Salmonson A. C. 9		9	9,2	120	1.800	170	1,42	13,1
Salmonson A. C. 7		7	7,14	95	1.800	130	1,37	13,3
Anzani		3	1,95	25	1.500	50	2,00	12,8
Anzani 3 A 2		3	3,0	30	1.500	60	2,00	10,7
Anzani 6 A 4		6	4,7	50	1.450	78	1,56	10,7
Anzani		6	6,76	70	1.400	100	1,43	10,4
Siemens i Halske	Niemcy	5	4,73	55	1.500	104	1,89	11,6
Siemens i Halske		7	6,6	85	1.500	124	1,46	12,9
Siemens i Halske		9	8,5	110	1.500	145	1,32	13,0
Junkers L 1 a		6	6,66	75	1.800	138	1,84	13,3
Haacke		2	3,16	30	1.300	67	2,23	9,5
Haacke		3	4,70	45	1.400	110	2,45	9,6
Mark		3	3,12	36	1.420	70	1,94	11,5
Mark		5	5,20	61	1.400	104	1,71	11,7
Fairchild-Caminez	St. Zjednoczone	4	7,33	150	1.200	163	1,09	20,5
Wright-Morehouse		2	1,31	29	2.500	40	1,38	22,1
S. P. E.		5	—	80	1.800	89	1,11	—
Rickenbacker		5	—	60	—	80	1,33	—
Wright L. 4		3	3,66	60	1.800	79,4	1,32	16,4
Kinner		5	6,07	100	1.800	105	1,05	16,5
Gabardini	Włochy	3	3,22	60	2.600	65	1,08	18,6

Na wniosek przewodniczącego zebranie uucziło przez powstanie pamięć zmarłych członków Zarządu śp. Kazimierza Zawiszy i śp. Kazimierza Wimbora.

Przechodząc do porządku dziennego rozpatrzono sprawozdanie Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Rady Nadzorczej. Sprawozdania te po krótkiej dyskusji przyjęto do zatwierdzającej wiadomości, udzielając ustępującemu Zarządowi absolutorium.

Program działalności i preliminarz budżetowy na rok 1927 w ogólnej sumie 133 000 zł po wyczerpującej dyskusji zatwierdzono w redakcji przedłożonej przez Zarząd. Główne wpływy w roku bieżącym stanowią składki członkowskie (52 000 zł). IV Tydzień Lotniczy (54 000 zł), resztę stanowią różne imprezy dochodowe, ofiary i realizacja zaległych składek członkowskich. Po stronie wydatków na pierwsze miejsce wysuwają się prace związane z dalszym remontem hangaru i lotniska na Porubanku, oraz organizacja lądowiska w Mołodecznie (50 000 zł). Podkreślić tu trzeba, że prace te stanowią część ogólnego programu rozbudowy lotnisk i przepisane są Zarządowi Komitetu przez Zarząd Główny LOPP. Następne miejsca zajmują sumy, przekazywane do Zarządu Głównego (38 000 zł), sumy przeznaczone na prowadzenie Wileńskiej Stacji Aerologicznej (5 000 zł), dotacje na prowadzenie prac w Instytucie Aerodynamicznym (4 000 zł), propagandę (18 000 zł), znalkowanie miej-

scowości, wydatki administracyjno - kancelaryjne i nieprzewidziane.

Po kilkominutowej przerwie przystąpiono do wyborów nowego Zarządu i Komisji Rewizyjnej. Do Zarządu wybrano pp. St. Białasa, inż. St. Łagunę, płk. S. G. Wł. Powierzę, Br. Wincza, Jana Rodziewicza, inż. W. Sławińskiego, pr. J. Muszyńskiego, W. Łuczyńskiego i Zdanowskiego. Pozatem zgodnie z art. 26 Statutu do Zarządu wchodzi pp.: inż. Budkiewicz, Wł. Szmidt, inż. L. Butarewicz jako prezesi najliczniejszych Komitetów tj. Kolejowego, Leśnego i Wilejskiego. Na zastępców wybrano pp.: pr. K. Jantzena, płk. pilota J. Kosowskiego, H. Wankowicza i inż. Siła-Nowickiego. Do Komisji Rewizyjnej pp.: J. Pietraszewskiego, K. Świąteckiego i B. Cywińskiego. Na zastępców: ks. posła I. Olszańskiego i starostę I. Nitosławskiego. Na delegatów na Og. Zgr. Ligi pp. wojewodę Wł. Raczkiewicza i prezesa A. Szczepkowskiego. Na zastępców pp. Br. Wincza i inż. Budkiewicza.

Na zakończenie Og. Zgromadzenie wyraziło podziękowanie likwidującej się na podstawie nowego Statutu Radzie Nadzorczej za jej owocną pracę i p. Szczepkowskiemu za przewodnictwo na Og. Zgromadzeniu.

Po zakończeniu obrad część delegatów w towarzystwie członków Zarządu udała się na lotnisko na Porubanku, gdzie obejrzano wykonane w 1926 r. roboty przy remoncie hangaru i uskuteczniiono loty pasażerskie nad Wilnem na samolocie Komitetu.

PRZEGLĄD PRASY.

Poczta lotnicza. „Kurier Czerwony“ z dn. 12 ub. m. wskazuje na korzyści, jakie osiąga się przy posłaniu korespondencji poczta lotniczą. Jak wiadomo, poczta lotnicza doreczana jest adresatom bezzwłocznie po nadejściu samolotu bez żadnych dopłat. Poczta lotnicza korzysta zatem z przywilejów listów ekspresowych, przyczem jednak zwolniona jest z opłat ustalonych dla posyłek ekspresowych. Wysyłający zatem list poczta lotniczą nie tylko zyskuje na czasie szybkiego przewozu, ale również korzysta z niższych opłat pocztowych. Podczas bowiem gdy zwykły list ekspresowy kosztuje 70 gr., to list wysłany poczta lotniczą tylko 60 groszy.

Nadmienić wreszcie należy, że w wypadku, gdy w danym dniu z jakiegokolwiek bądź powodu samolot nie odlata, poczta lotnicza wysyłana jest najszybszym pociągiem i po przybyciu na miejsce przeznaczenia bezzwło-

cznie, również bez żadnych dopłat, doreczana jest adresatom.

Posyłki pocztowe lotnicze należy frankować znaczkami poczty lotniczej, które nabywać można we wszystkich urzędach pocztowych i u wszystkich prywatnych rozsprzedawców.

Ilc Anglja wydaje na lotnictwo. Czasopi-smo angielskie „Airways“ w numerze z kwietnia podaje, iż Anglja w r. 1918 na budowę płatowców wydała zawrotną wprost kwotę 150 milionów funtów szterlingów, przeszło sześć i pół miljarda złp. (Suma ta jest tembardziej ogromną, skoro weźmie się pod uwagę, iż nie obejmuje żadnych innych wydatków na lotnictwo, jak tylko wyłącznie budowę samolotów).

Wydatki na lotnictwo w Szwecji. Czasopismo francuskie „L'Aeronautique“ przynosi wiadomość, iż rząd szwedzki na rok bieżący

otworzył kredyt w wysokości 300 000 koron na zakup materiału lotniczego i 180 000 na budowę hangarów i lotnisk.

Nowe linie lotnicze. „L'Aero - Sports” z dnia 10 ub. m. przynosi wiadomość, iż w najbliższym czasie uruchomiona zostanie nowa linja powietrzna Brindisi - Valona - Durazzo.

Wydatki na lotnictwo w Hiszpanii. Według doniesień „L'Aero - Sports” hiszpański minister wojny generał Totouan oświadczył, że rząd przeznaczył 160 000 000 pesetów na zakup 1 400 samolotów.

Ile będzie kosztować podróż powietrzna do Ameryki. Dziennik duński „National Tidende” podaje interesujący wywiad z dyr. zakładów Zeppelina, dr. Eckenerem, w sprawie organizowania linii komunikacji powietrznej Hiszpanja - Ameryka. Jak wiadomo, linja ta ma być zorganizowaną przy użyciu olbrzymiego sterowca, który obecnie budują zakłady Zeppelina w Friedrichshafen. Sterowiec będzie największym z dotychczas wybudowanych i pojemność jego wynosić będzie 105 000 metr. kub., ciężar zaś — 60 tonn. Motory sterowca będą opalane nie benzyna, a specjalnem paliwem, które wykluczać będzie niebezpieczeństwo pożaru. Cena biletu za przelot z Hiszpanji do Ameryki wynosić będzie 1 000 dolarów, a podróż trwać będzie 4 doby. Skrócenie czasu podróży uwydatnia się jaskrawo.

skoro weźmie się pod uwagę, iż najszybsze parowce do przebycia obecnie tej drogi potrzebują 3 tygodni.

Trasa lotu wieść będzie wzdłuż wybrzeży afrykańskich, skąd linja prosta do Buenos Aires. Sterowce będą mogły lądować zarówno na lądzie jak i na morzu.

Zachcianka nowoczesnego milionera. Czasopismo angielskie „Airways” z mies. kwietnia rb. przynosi wiadomość, iż w miesiącu marcu pewien amerykański milioner odleciał z lotniska londyńskiego w Croydon taksówką powietrzną Tow. Royal Dutch Air Service Company, udając się w podróż powietrzną na bliższy wschód. Po drodze długości 10 000 mil przelatywał samolot nad Budapesztem, Konstantynopolem i Aleppo i zatrzymał się wreszcie w Kairze, który jest kresem jego podróży. Dalsza droga ma prowadzić przez morze Martwe i Jordan, przyczem przewidziany jest dłuższy postój w pustyni Syryjskiej, w okolicach Haiffy. Milioner, który nie życzy sobie, by podawano jego nazwisko, podróżuje w towarzystwie swego sekretarza, służącego, 2 pilotów i mechanika.

Ekscentryczny podróżnik zażądał telegraficznie od angielskiego towarzystwa Air Taxis Ltd. przysłania drugiego samolotu, który go ma oczekiwać w Kairze. Drugi samolot pilotowany będzie przez p. Lawrence Hope.

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

2 Powieść lotnicza.

Spojrzeni po sobie i skinęli głowami jakby w niemem porozumieniu. Uśmiechnęli się nawet. — Ha, jeden z nas jest nieboszczykiem; Józek wziął czapkę. Sześć zwinął białych karteczek, siódma oznaczył krzyżykiem. Wrzucił do czapki i zamieszał.

Sześć pobladłych rąk się wyciągnęło. Zamarły w piersiach oddechy. Drżącemi palcami odwijali kartki. Ostatnią wyciągnął Józek. — Wszyscy zadrżeli, jakby dreszcz chłodu wbiegł do izby. Tylko on się uśmiechnął.

Trzymał w dłoni kartkę z czarnym krzyżykiem.

Z głębi izby szła wolno Oleńka. Stała obok męża, pałającemi oczyma spoglądała na kartkę — zrozumiała. Pobladła, zachwiała się, lecz zagryzła wargi — nie powiedziała ani słowa.

Niema cisza zapanowała w izbie. Nie słychać było oddechów ludzkich. Myśli zdawały

się drętwieć w powietrzu. Tylko nagle płacz dziecka. Cichy, potem głośniejszy.

— Mama!... mama!...

Tak tylko mama... Jutro już nie zawołasz tatusia. Będzie puste miejsce. Potem jeszcze obserwatorzy losowali między sobą. Czarny krzyżyk wyciągnął najmłodszy student. Dzieciak prawie.

Usiłował panować nad sobą — napróżno! Łzy zaświeciły w oczach — zbladł, wargi się poruszają... Nikt nie słyszał, tylko Maryś stał w pobliżu — dosłyszał. Usta młodego człowieka wyszeptały jakieś imię kobiece.

Józek podawał rękę każdemu z radością, z uśmiechem w oczach.

— No, nie bądźcie smutni! Ja wiedziałem — ja chciałem. Zbyt wiele szczęścia na jednego!

Wychodzili nie patrząc sobie w oczy. Każdy wracał do siebie ze swoim życiem. — Tylko tam chwiejnym krokiem odchodził dzieciak obserwator, szepcząc blademi ustami bez ustanku, a uparcie jakieś imię kobiece. Czyżby to było imię matki? O nie, chyba nie!

— Taki młody! — myślał Józek, patrząc za odchodzącym i żał mu go było może bardziej, niż gdy eskadra odchodziła w pole i że-



POLSKA.

L. O. P. P. Komitet Miasta Poznania komunikuje, że nowy Zarząd jest następujący:

Prezes — p. dyr. Dziurzyński — Gazownia Miejska; wiceprezes — p. w. radca Jagodziński — Kraj. Ubezpieczenie Ogniove; II wiceprezes — p. w. radca krajowy Dziedzicki; sekretarz — p. nacz. Wałęcki — Gazownia Miejska; skarbnik — p. Ciesielski — Gazownia Miejska; członek: p. płk. Krupowicz — Komenda Miasta; p. radca Wybieralski — Ubezpieczalnia Krajowa; p. nacz. wydz. Andrzejewski — Kuratorium Szkolne; p. inż. Bohatyrew — Zw. Lotników Polskich; p. por. obs. Jankowski — 3 pułk lotniczy; p. st. ref. Kłoniczki — Urząd Wojewódzki; p. Preibisz — Wielkopolska Izba Rolnicza; zastępcy: p. dyr. Bugzel — Poznański Bank Ziemian; p. nacz. Chybiński — Magistrat VIII; p. nacz. sekr. Grzegorzczak — Starostwo Pozn.; p. Kudliński — Miejska Kasa Pożyczkowa.

Katowice w sieci powietrznej. Wedle doniesień, nadchodzących z Katowic w bieżącym roku ma być wykończona budowa tamt. portu lotniczego, którego budynki administracyjne i urządzenia techniczne będą najlepsze w Polsce. Zaznaczyć należy, że jedynie dwa miasta w Polsce, tj. Łódź i Katowice, rozumiejąc olbrzymie znaczenie, jakie będą miały dobre porty lotnicze dla rozwoju żeglugi powietrznej nie szczędzą pieniędzy, ani wysiłków, by ich porty lotnicze nie były tylko lądowiskami — łakami, a by wyposażone zostały rzeczywiście w europejskie urządzenia.

Poczta lotnicza i wystawa lotnicza. Celem propagandy poczty lotniczej Ministerstwo Pocht i Telegrafów zgodziło się pomieścić na wystawie lotniczej, która, jak wiadomo, odbędzie się w Warszawie przez miesiąc maj na terenie „Łobzowianki“ specjalnej skrzynki dla korespondencji lotniczej. Ponadto wszystka poczta lotnicza wysyłana w ciągu maja br. z

gnały go kobiety. Matka zwróciła się wtedy do Józka:

— Panie dowódco, pańskiej opiece polecam to dziecko! — i załżała się łzami.

Syn tulił matkę, a w oczach błysnęła dzielność zwycięzka.

— Tak, tak wojna, — wyszeptał smutno Józek i wrócił do izby, gdzie Oleńka — jej ocy.

ROZDZIAŁ III.

Chrzestny ojciec.

I znowu śnieg chrząścił pod nogami. Maryś szedł połą dróżką. On wie najlepiej; żaden samolot eskadry nie wytrzyma. Doleci, ale nie wróci! Nie wróci ojciec bobasa! I nagle taki ból ostry. Czuł się, jak gdyby zobowiązany, spętany. Po drodze spotkał starszego mechanika. Szedł do hangaru szykować maszynę, by jutro o świcie — Maryś dał mu parę wskazówek drżącym nieco głosem.

— O świcie jeszcze do was przyjdę, — rzekł po namyśle.

Podał rękę mechanikowi. Czuł, że dłoń ta drży, zdawało mu się w blaskach padają-

cych od śniegu, że i w oczach mechanika coś łśni.

— Panie poruczniku, szkoda człowieka i taki dowódca! Teraz pan pewnie zostanie dowódca.

Zabolało coś Marysia w piersiach, wirowało po mózgu. Rozwijał się i związał wąz.

— Ja dowódca. Ja opiekunem Oleńki, dziecka... Chrzestny... I skąd — skąd pełzną te myśli, takie straszne, potworne!

I znowu śnieg skrzypi pod nogami i dziwne, straszne rzeczy gada. Po izbie krząta się Felek. Maryś przysiadł się na łóżku. Słyszy jakby płacz — to Felek łzy ociera, smarcze nosem.

— Panie poruczniku, żebym to ja był pilotem, ja bym za nic nie pozwolił... taka żona, takie dziecko...

Ja też miałem dziewczynę i dziecko. Dziecko umarło. Co mi tam... Ale to „psia krew“ tak jakoś, patrzeć na człowieka cały dzień — żyje, szczęśliwy, a potem — grób — mogiła.

Żebym to ja był pilotem!...

A Marysiowi się od tych prostych słów dziwne myśli ciągną, troją w głowie...

Warszawy będzie stemplowana stemplem pocztowym z napisem: „Warszawa, IV-ta Wystrawa Lotnicza L. O. P. P. Maj 1927.“

Zaznaczyć należy, że poczta lotnicza docierana jest adresatom bez żadnych dopłat, natychmiast po przylocie samolotów, podobnie jak telegramy, przyczem, że opłaty wynoszą zaledwie podwójne normalne porto pocztowe plus 20 groszowy dodatek manipulacyjny. (List wysłany drogą powietrzną kosztuje 60 groszy, podczas gdy zwykły list ekspres aż 70 groszy).

Ważne posunięcia w lotnictwie. W dniu 14 bm. zawarty został kontrakt między Poznańsko-warszawskim Bankiem Ubezpieczeń a Towarzystwem Polska Linja Lotnicza „Aerolot“ w sprawie ubezpieczenia samolotów.

Dotychczas, jak wiadomo, żadne z polskich Towarzystw asekuracyjnych nie podejmowało się asekuracji lotniczych, skutkiem czego krajowe towarzystwa żeglugi powietrznej zmuszone były ubezpieczać swój park lotniczy zagranicą.

Zorganizowanie działu ubezpieczeń lotniczych w Polsce jest dalszym krokiem naszego uniezależnienia się od zagranicy.

Ruch na liniach powietrznych w okresie świątecznym. W okresie przedświątecznym panował na naszych liniach powietrznych ruch bardzo ożywiony i samoloty kursowały z peł-

nem obciążeniem, przyczem wszystkie miejsca na kilka tygodni naprzód były wykupione. W czasie świąt Wielkanocnych w pierwsze i drugie święto ruch na liniach powietrznych był wstrzymany.

Ważna inowacja pocztowo-lotnicza. W dn. 15 bm. rozwieszone zostały w różnych punktach Warszawy specjalne skrzynki dla poczty lotniczej. Ponad skrzynkami umieszczono tablice orientacyjne, wyszczególniające taryfy oraz godziny opróżniania skrzynek. Skrzynki obsługiwane będą przez specjalnych listonoszy - motocyklistów bezpośrednio przed odlotami samolotów.

Skrzynki zostały pomieszczone: róg ulicy Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskiej, róg Al. Ujazdowskiej i pl. Trzech Krzyży, róg Nowego Świata i Ordynackiej, Krak. Przedmieście przed Radą Ministrów, róg Nalewek i Długiej, pl. Teatralny przed Teatrem Wielkim, róg Karłowickiej i Leszna, ul. Wiejska przed Sejmem, Główny Dworzec Odjazdowy, róg Senatorskiej i Rymarskiej, Królewska przed Giełdą.

Czy będziemy podróżować drogą powietrzną do Wilna? Białostocki Komitet L. O. P. P. zwrócił się do Towarzystwa Polska Linja Lotnicza „Aerolot“ z wnioskiem o uruchomienie komunikacji powietrznej między Warszawą a Wilnem z międzylądowaniem w Białymstoku. L. O. P. P. usprawiedliwia swój wnio-

Pamięta, gdy wracał z Francji, bo Polska się wyzwala. Jechał przez Niemcy, koleje stanęły. Szedł piechotą, boso już, bo buty się podarły. Gdy do jakiegoś miasteczka przybiegał samolot.

Przyszła mu wtedy fantastyczna myśl do głowy. Założył się z rozbawionymi Prusakami - pilotami, że potrafi z miejsca pokierować nieznaną sobie maszyną. — Wsiadł. — Śmierć się go przestraszyła, przeleciał nad zdumionymi Szwabami — zniknął w błękitnej mgie i wylądował aż w Warszawie witany owacyjnie przez rodaków — Oddał samolot i swe życie Polsce, tej wymarzonej w snach niewoli, wypastowanej w sercu Mickiewicza.

Ale w tej Warszawie dla siebie znalazł już tylko grób rodziców. Nie doczekali powrotu syna. I grób mu tylko, grób pozostał w Warszawie...

I Polska ta jest też inna od tej wyśnianej...

Z radością też zawsze jechał w pole, bo tam zdawało mu się, że się inna Polska budzi.

Lwów, walki na ulicach. — tyle krwi, tyle krwi przelanej — niewinnej... I znowu widzi oczy Oleńki, — twarz blada, zacięte usta... Nie powiedziała ani słowa, — bo Polka...

Choćby serce pękło z bólu... Dziecko, gdy się jutro zbudzi — sierota... A jam jego chrzestnym ojcem!...

Felek narzeka — ba żebym ja był pilotem!...

To co?

Spojrzał Felek i zrozumieli się...

A gdyby tak, jak Niemcom ongiś, przygotowany samolot?...

— Felek — poleciałbyś ze mną?...

— Pewnie, — zaiskrzyły się oczy Felka. — Pewniebyś lepiej bomby rzucał, niż ten obserwator pana kapitana, bo choć on i uczeń, ale zawsze ja tam wiem lepiej, jak z bolszewikami...

Istotnie Felek jest sprytna bestja. Nieraz już z Marysiem w braku obserwatora latał i nie gorzej wywiązywał się z zadania.

Maryś machnął ręką.

— Jak mam szaleć, to już sam.

Położył się na łóżku w ubraniu. Usiłował zasnąć — na próżno. Ciągłe słyszy płacz dziecka i wołanie — Ojcie! ojcie!...

Czyżby to poszum drzew...

A ta twarz blada i oczy pełne łez a usta zacięte — Oleńki...

(Ciąg dalszy nastąpi).

sek przekonaniem, że nowa linia cieszyłaby się wielką frekwencją pasażerską i towarową.

Wystawa lotnicza. Dnia 2. V. o godz. 15 m. 30 pan Prezydent Rzeczypospolitej dokonał uroczystego otwarcia IV-tej wystawy lotniczej, organizowanej przez L. C. P. P. w Warszawie na terenie „Łobzowianki“ Wystawa zapowiada się bardzo interesująco, gdyż będzie pierwszym pokazem tego wszystkiego, co dotychczas w dziedzinie lotnictwa dokonano w kraju pracą polskich konstruktorów, organizatorów, pilotów i mechaników.

Rzadki jubileusz. Pilot cywilny Polskiej Linji Lotniczej Klemens Długaszewski w dniu 15. IV. b. r. prowadząc samolot na linii Warszawa-Wiedeń przekroczył 250.000 klm., które dotychczas przebył w powietrzu w służbie komunikacyjnej. Pilot Długaszewski jest po pil. Burzyńskim drugim pilotem w Polsce, a jednym z niewielu na świecie, który tę olbrzymią przestrzeń równającą się przejażdżce na księżyc, lub przeszło 5-ciu podróżom dokoła kuli ziemskiej, przebył w powietrzu, kierując samolotami komunikacyjnymi, przewożącymi pasażerów, pocztę i towary. Rekord osiągnięty przez pilota Długaszewskiego świadczy jaknajbardziej dodatkowo o bezpieczeństwie i organizacji naszej powietrznej sieci komunikacyjnej.

Materiał do budowy samolotów metalowych. Wedle doniesień, nadchodzących, z Katowic, w najbliższym czasie utworzona ma być tam spółka akcyjna, mająca na celu eksploatację nowo odkrytej rudy, zawierającej 25% czystego aluminium. Dzięki temu założona zostanie pierwsza fabryka aluminium w Polsce. Kapitał akcyjny wynosić będzie 15.000.000 zł., produkcja fabryki obliczona jest na 2.400 ton rocznie. Wiadomość powyższa ma olbrzymie znaczenie dla naszego przemysłu lotniczego, który dzięki założeniu fabryki otrzymywać będzie potrzebny surowiec do produkcji samolotów metalowych z kraju.

Dojazd do Warszawskiego Portu Lotniczego. Od dnia 20 ub. m. Wydział Techniczny Magistratu m. Warszawy rozpoczął gruntowną naprawę ulic Koszykowej i Topolowej. Roboty wykonane mają być do dnia 26. VI. br. W ten sposób warszawski port lotniczy dla żeglugi powietrznej otrzyma nareszcie europejski i godny stolicy dojazd.

Zrzeszenie Polskich Przemysłowców Lotniczych. Do zarządu Zrzeszenia polskich Przemysłowców Lotniczych wybrani zostali: w charakterze Prezesa — Dyr. fabryki Samolotów Plage i Laśkiewicz w Lublinie, p. Zakrzewski, w charakterze wiceprezesów dyr. polskiej Linji Lotniczej Aerolot p. A. Wygard

oraz dyr. fabryki silników lotniczych „Avia“ inż. Runibowicz, w charakterze skarbnika przedstawiciel Podlaskiej Wytwórni Samolotów p. Jungowski, w charakterze członków Zarządu przedstawiciel fabryki „Samolot“ w Poznaniu p. Fomin, oraz przedstawiciel pomocniczego przemysłu lotniczego dyr. fabryki Fragnet in. Pruszewski.

Na sekretarza Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych ma być wybrany inż. Z. Arnd. Inż. Z. Arnd jest doskonałym organizatorem i fachowcem, który pracuje w lotnic-



Piloci Aerolotu. Obok dyr. Wygarda (w środku) stoją jublatci po 250.000 klm. z lewej — pilot Burzyński, z prawej pilot Długaszewski.

twie od roku 1913, najpierw w zakładach francuskich Farmana, później jako kierownik centralnych warsztatów lotniczych Min. Spraw Wojsk., a wreszcie jako kierownik działu płatowców w francusko - polskich zakładach samolotowych i lotniczych.

Nowy jubilat powietrzny. Pilot cywilny Polskiej Linji Lotniczej, p. Jerzy Mitz, w dniu 29 ub. m., prowadząc samolot komunikacyjny w drodze ze Lwowa do Warszawy, przekroczył swój 200 000 kilometr, które dotychczas przebył w powietrzu w służbie pasażersko-lotniczej. Pilot Mitz jest po pilocie Burzyńskim, Długaszewskim i Karpinskim Tadeuszu 4-tym pilotem polskim, który tę olbrzymią drogę, równającą się przeszło czterem okrążeniom dokoła kuli ziemskiej, przebył w powietrzu.

Ruch na liniach powietrznych w marcu. Samoloty komunikacyjne „Polskiej Linji Lotniczej“, kursujące na liniach Warszawa—Łódź—Kraków, Warszawa—Lwów, Kraków—Lwów i Kraków—Wiedeń w mies. marcu br. dokonały 296 lotów, przelatując przestrzeń 74 993 km. Samoloty przewiozły 591 pasażerów, 17 tys. 407 kg. towarów i 119,2 kg. poczty.

Statystyka bezpieczeństwa wykazuje pełne 100%. W stosunku do mies. lutego wzrosła poważnie zarówno frekwencja pasażerska jak

i pocztowa. Wzrost ruchu osobowego wynosi przeszło 70%, towarowego 40%, a pocztowego przeszło 400%.

ANGLJA.

Ruch pocztowo - lotniczy w Anglii. Samoloty komunikacyjne angielskich towarzystw żeglugi powietrznej przewiozły w 1926 r. około 17 000 lbs., tj. około 8 500 kg poczty. W stosunku do r. 1925 wzrost poczty lotniczej wynosił około 60 procent.

DANJA.

Żegluga powietrzna w Danii. Wedle urzędowej statystyki ruch w porcie lotniczym w Kopenhadze w okresie od 1. 4. do 31. 12. 1926 wynosił 7 792 podróży, którzy korzystali z komunikacji powietrznej. Najlichniesza frekwencja panowała w miesiącu lipcu (1734 pasażerów), najmniejsza w grudniu (118 pasażerów). W okresie wymienionym na lotnisko w Kopenhadze przybyło względnie odleciało 2654 samolotów.

JAPONJA.

Japonja zakupuje samoloty francuskie dla wojskowości. Dzienniki amerykańskie donoszą, iż rząd japoński w ciągu ostatnich 22 miesięcy zakupił 172 samoloty francuskie, za łączną sumę 7 milionów dolarów. Ponadto Japonja wydała dalsze zamówienia, które wykończają francuskie fabryki samolotów. Z zakupionych przez Japonję samolotów 60 jest wielkiego typu płatowców do bombardowania. — Samoloty wysyła z Francji do Japonji japońska misja lotnicza, która bawi we Francji od kilku ostatnich lat.

ST. ZJEDNOCZONE PÓŁ. AMERYKI.

Samolot środkiem leczniczym. Pisma amerykańskie przynoszą wiadomość o ciekawym eksperymencie zastosowania samolotu dla celów leczniczych. Otóż lekarz nowojorski Paul Winslow polecił swojej głuchej pacjentce Lucy Grill dokonać kilku lotów na otwartym samolocie, który miał kilkakrotnie wzbijać się w powietrzu i raptownie spadać. Eksperyment udał się znakomicie i słuch p. Grill poprawił się o 25%, dzięki szybkim zmianom ciśnienia powietrza.

Organizowanie żeglugi powietrznej przez Forda. Pisma amerykańskie donoszą, iż Stout, kierownik fabryki aeroplanów Forda oświadczył, że Ford Motor Co. planuje utworzenie linii napowietrznej pomiędzy Detroit i Buffalo. Linja ta ma być utworzona w celu przewożenia

towarów i obsługa ma się rozpocząć nie później, jak w dniu 1 lipca b. r.

TURCJA.

Lotnictwo w Turcji. W ostatnich dniach ubiegłego miesiąca odbyły się w Konstantynopolu próbné loty dwóch hydroplanów, typu Rohrbach - Rodra, które zakupione zostały przez marynarkę turecką. Samoloty wykazały szybkość 194 kilometrów na godzinę. W lotach wziął udział szef sztabu generalnego armji tureckiej gen. Fevzi - Pasza.

WŁOCHY.

Policja powietrzna we Włoszech. Włoska rada ministrów na posiedzeniu swem z dnia 11 marca postanowiła utworzyć policję powietrzną, jako dodatkowy czynnik dla obrony państwa. Utworzenie policji powietrznej znacznie powiększy włoskie siły zbrojne w powietrzu, gdyż chociaż policja przydzielona do ministerstwa spraw wewnętrznych i służyć będzie celom policyjno - celnym, to jednak powietrzna siła zbrojna Włoch zostanie znacznie zwiększona.

Rozwój żeglugi powietrznej. Rząd włoski wszelkimi sposobami stara się zachęcić kraj w kierunku rozwoju lotnictwa cywilnego. Wydane zostały dekrety, iż towarzystwa, starające się o rozwój lotnictwa tego, zwolnione będą od wszelkich podatków i korzystać będą z subwencji państwowych.

Lotnictwo cywilne włoskie wraz z lotnictwem handlowem ma stanowić rezerwę sił powietrznych armji włoskiej.

Konkursy o nagrodę Schneidera. Tegoż roczne zawody lotnicze o nagrodę Schneidera odbędą się w dniu 25. 9. w Wenecji. Anglja i Ameryka wyślą na zawody 3 samoloty. Francja udziału w zawodach nie bierze.

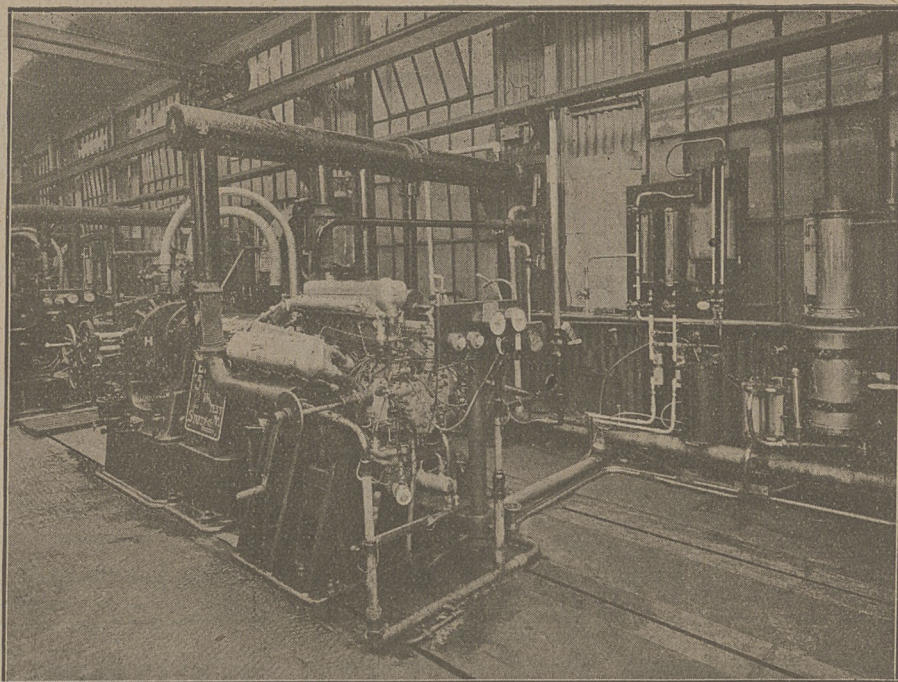
Dom lotniczy w Rzymie. S. E. Balbo podsekretarz stanu lotnictwa włoskiego, zamierza zbudować w Rzymie dom lotnictwa. Na czele wybranego komitetu stanął Mussolini.

Rozbudowa żeglugi powietrznej we Włoszech. Włoska Rada Ministrów na kilku ostatnich posiedzeniach zajmowała się sprawą lotnictwa cywilnego, przyczem załatwiła cały szereg kwestyj zasadniczych w tej dziedzinie. Ustalono zostało prawo rekwizycji samolotów cywilnych na wypadek wojny, przedłużenie linii komunikacji powietrznej Wiedeń - Wenecja do Rzymu, przeznaczenie terenów państwowych na porty lotnicze i lądowiska, wreszcie zawarto umowę z Towarzystwem Compagnie Nationale d'Aeronautique w sprawie u-

Silnik lotniczy, przedopuszczeniem war-
sztatów, musi podlegać
całemu szeregowi prób,
które są sprawdzianem
jego działania. Próby te
odbywają się w hamo-
wniach, posiadających
cały szereg czułych
przrządów, pozwalają-
cym, na określenie:
ilości obrotów, siły, zu-
życia materiałów pę-
dnych i smarów.

Wobec tego, że silnik
pracujący w zamknię-
tej przestrzeni budyn-
ku bardzo się grzeje,
specjalny system chłó-
dzenia doprowadza zim-
ną wodę, wolną już od
wapienia, by na ścian-
kach koszulek cylin-
drów nie osadzał się
kamień kotłowy.

Zdjęcie umieszczone obok przedstawia wzo-
rowo urządzoną hamownię zakładów Napier w An-



glii. Silnik Napier „Lion“ 450 MK, znajdujący się
na pierwszym planie, podlega 2 godzinnej próbie.

rządzenia portu lotniczego dla żeglugi po-
wietrznej w Rzymie. Pozatem Rada Mini-
strów zajmowała się szczegółowo sprawą cen-
tralnego portu lotniczego Włoch w Rzymie.
Postanowiono dotychczas odległe położony od
środkowiska cywilny port lotniczy przenieść
na przedmieście Serpentax, położone zaledwie
o kilka kilometrów od centrum miasta.

**„LOTNIK“ od przyszłego numeru bę-
dzie posiadał stały dział Górnośląski
redagowany na mocy porozumienia
z Komitetem Kolejowym Ligi Obrony
Powietrznej Państwa na Górnym Śląsku.**

Do sprzedania

Nowy ślizgowiec wodny

**4 osobowy wypróbowany, kom-
plet ze zbiornikami i śmigłem
(bez silnika) cena 4000 zł**

**loco Poznań, szczegółowe informacje
w Redakcji Lotnika**

Ze Związku Lotników Polskich.

Na budowę hangaru dla „Sekcji Treningowej Pilotów
Rezerwy“ Związku Lotników Polskich złożyli w dal-
szym ciągu:



69-ty pułk piechoty
Gniezno 32,— zł., Block
Brun Poznań 10,— zł.,
Dyrekcja Fabryki Cze-
kolady Fuchs Warszawa
25,— zł., Magistrat Tyś-
mienice 10,— zł., Sta-
rostwo Bielsk-Podolski
25,— zł., Podlaska Wy-
twórnia Samolotów Bia-
ła Podlaska 53,50 zł.,

Adwokat Dr. Jaglarz Poznań 5,— zł., Apteka
pod Koroną Poznań 20,— zł., Adw. Dr. Berkan
Poznań 3,— zł., Starostwo Złoczów 0,50 zł.,

„LOTNIK“ dociera do najdalszych zakątków Rzeczypospolitej, jest
przeto **najskuteczniejszym organem ogłoszeniowym**

Dr. J. i St. Sławscy Poznań 20,— zł., 60 pułk piechoty Ostrów 24,— zł., Bank Dyskontowy Warszawa 25,— zł., Apteka na Chwaliszewie Poznań 10,— zł., Adw. Dr. Cichowicz Poznań 100,— zł., Adw. Dr. M Cohn Poznań 5,— zł., G. P. 0,50 zł., Apteka pod Krzyżem Poznań 1,— zł., Rest. Tarnopol 8,60 zł., Państwowy Bank Rolny Poznań 100,— zł., Uko Poznań 5,— zł., Adw. Dr. Powidzki Poznań 5,— zł., Browar Kobylepole Poznań 15,— zł., Adw. Dr. Chorzelski Poznań 5,— zł., Adw. Dr. Koszewski Poznań 5,— zł., 14 Pułk Artylerji Polnej Poznań 29,— zł., 3 Pułk Lotniczy Ławica 4,— zł., A. Szulezewski Poznań 5 zł., Hurtownia Oleji Skalnych St. i S. Jankowscy Poznań 7,— zł., Knie M. Poznań 2,50 zł., M. Chechalska Poznań 1,— zł., Gregorowicz Poznań 0,50 zł., Bielewski Poznań 0,50 zł., 17 Pułk Artylerji Polnej Gniezno 22,50 zł., Pracownicy Ministerstwa Handlu i Przemysłu Warszawa 43,— zł., Komitet L. O. P. P. Krosno 25,— zł., 7 Dyw.

Artylerji Konnej Poznań 8,50 zł., Ognisko Związku Polskich Nauczycieli Szkół Powszechnych Kościan 10,— zł., J. Łasowski Poznań 3,— zł., Ognisko Związku Polskich Nauczycieli Szkół Powszechnych Odolanów 4,50 zł., Polska Linja Lotnicza Aerolot Warszawa 50,— zł., Starostwo Kamień-Koszyński 25,— zł., Manufaktura Krajowa Kowalewski i Umański Poznań 5,— zł., Wójt Gminy Telechany 5,— zł., Sekretariat Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Warszawa 100,— zł. Razem z poprzednio wpłaconemi 1,739,60 zł.

Wszystkim, którzy przyczyniają się do rozbudowy naszej floty powietrznej składamy w imieniu lotnictwa polskiego serdeczne podziękowanie.

ZARZĄD

ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.



Guma higien. Stanowi zupełną **!!NOWOŚĆ!!**

żądać wszędzie Celem rozpowszechnienia wysyła za nadesłaniem złotych 8,— 1 tuz. próbnych

Fa. B. PRUSIEWICZ POZNAŃ 1

P. K. O. 207.417.

Plac Nowomiejski 7.

Mocy 74 procent.

FINEST OLD JAMAICA RUM
IMPORTED & SHIPPED BY
CALFRED LAMB & SON LONDON.

Mocy 74 procent.

Polski Zakład Artystycznych Haftów

poleca

**Sztandary, chorągwie, proporce
oraz zdobnictwa**

Wykonuje pierwszorzędne artystyczne hafty po najtańszej cenie, z pełną gwarancją i na dogodnych warunkach spłaty

P. ANDRZEJEWSKA

TEL. 26-62 **POZNAŃ, RÓŻANA 6** TEL. 26-62

Przystanek trawajowy linji Nr. 8 i 4

P R Z Y B O R Y

do wszelkich sportów
i Wychowania Fizycznego

poleca

Dom Sportowy

Poznań, Św. Marcin 14 Tel. 5571

Cenniki i katalogi wysyłamy bezpłatnie

COGNAC MARTELL
J & F
PRODUIT NATUREL des vins
récoltés et distillés dans la région de COGNAC